

# De zeevisserij van de Zwinhavens in de middeleeuwen

Le plus grand port du continent au moyen âge fut Bruges. Bien que l'ensablement du Swin eut provoqué le reculement du port brugeois vers la mer et la naissance de plusieurs avant-ports, tels que Damme et l'Ecluse, Bruges resta pendant tout le moyen âge la métropole maritime de l'Europe du nord. Elle fut aussi un grand centre pour la distribution du poisson. Au long du Swin, de la Honte et du Braakman se trouvaient plusieurs grands et petits ports de pêche, tels que Mude, Monnikerede, Aardenburg, Oostburg, IJzendijke, Biervliet, Hughevliet, Aksel, Assenede et Boechoute, qui s'adonnaient aussi au commerce maritime.

Leur pêche n'étaient cependant pas suffisante pour suffire à l'approvisionnement des grands centres urbains de l'intérieur du pays.

A partir du XIV<sup>e</sup> siècle, on voit se développer dans les ports du Swin le commerce du poisson étranger importé par les « Osterlings » ou négociants de la Hanse teutonique. Ils y apportaient dans leurs « cogges » surtout du hareng caqué de Scanie (Suède du sud, incorporée au Danemark). Les pêcheurs flamands ne réussirent à supplanter ce trafic étranger que vers la fin du XIV<sup>e</sup> siècle. Ce fut un simple marin de Hughevliet-lez-Biervliet qui, en imitant les procédés en usage au Danemark, introduisit en Flandre l'usage de caquer le hareng sur mer à bord des navires de pêche. Il s'appelait Guillaume Beukel. Dès ce moment se développa en Flandre la grande pêche.

De bloei in de middeleeuwen van het graafschap Vlaanderen met zijn talrijke grote en kleine industriegemeenten, die van de bewerking van de wol leefden, was stellig aan de gunstige ligging van het land aan de zuidelijke oever van de Noordzee te danken. Het centrum van de economische bedrijvigheid, niet alleen van Vlaanderen, maar ook van de verschillende vorstendommen, waaruit naderhand de Nederlanden, d.i. het huidige België, Nederland en de Franse Noorderdepartementen, zouden ontstaan, was Brugge, de beste continentale haven in de middeleeuwen en in verhouding toen even belangrijk als New York of Londen, Rotterdam of Antwerpen op onze dagen. Brugge moet in de tijd van de invallen van de Noormannen, d.i. in de loop van de IX<sup>e</sup> eeuw, ontstaan zijn. Het lag aan de toenmalige zeer diep in het land dringende Zinfal, de golf, die naderhand het Zwin werd genaamd. Zijn eerste bevolking bestond uit allerlei avonturiers, kooplieden zowel als zeelieden, waaronder blijkbaar ook vissers. Nabij Brugge lagen overigens nog andere visserijhavens, waaronder Oostburg, waar de graaf tollën eiste van de vissers, die er in de duinen hun netten kwamen uitspreiden en drogen. Reeds vroeg ontstond te Brugge de traditie, dat men er bij het bezoek van de graaf aan de vorst vis aanbood. Dit is althans af te leiden uit het verhaal van een chronijkschrijver, die ons weet te vertellen, hoe in 1178, toen Filips van de Elzas, bij zijn terugkeer van zijn eerste kruistocht naar Palestina, te Brugge aankwam, de Bruggelingen hem een zeemonster aanboden, dat door de vissers gevangen en door middel van zout verduurzaamd geworden was. Het feit, dat men dus reeds in die jaren een grote vis door

zout voor verderf kon bewaren is al even merkwaardig. We stellen trouwens vast, hoe Brugge toen het binnenland van verduurzaamde vis, vooral van gerookte haring, wist te voorzien. We zien inderdaad, hoe in 1190 de bisschop van Doornik, om zich tijdens de vasten aan gerookte haring te bevoorraden, de hulp van de deken van Brugge inriep. In de brief, die de prelaat hiertoe aan de genoemde deken richtte, vroeg hij er wel voor te zorgen, dat men de haring, die men op zijn verzoek zou roken, niet te veel zou zouten, ten einde te voorkomen, dat men bij het eten ervan te veel dorst zou krijgen. Verder blijkt uit een vrijgeleide, welke in 1196 door Boudewijn IX van Vlaanderen en Henegouwen aan de abdij van Marchiennes werd toegestaan, dat dit klooster toen regelmatig zijn spijsmeester naar de kust stuurde, om aldaar rechtstreeks vis te kopen. Niets was in de middeleeuwen inderdaad voor de voeding van groter belang, dan de regelmatige bevoorrading aan vis tijdens de vasten, en dit niet alleen voor de geestelijkheid en de kloostergemeenschappen, maar ook voor de toen opkomende gemeenten. Indien Grevelinge instond voor de bevoorrading van Sint-Omaars en maritiem Vlaanderen en Nieuwpoort voor die van Ieper en de streek van de IJzer, zo blijken Brugge en de overige Zwinhavens toch de voornaamste aanvoerhavens te zijn geweest, en dit reeds van in de XII<sup>e</sup> eeuw. Brugge bevoorraade inderdaad gans het Scheldebekken, uitgezonderd misschien de streek van Antwerpen, welke rechtstreeks door de havens aan de Honte bevoorraad werd. De aanvoer van vis in de verschillende havens van de kust, het Zwin en de Honte blijkt evenwel geen gelijke tred met de groei van de stedelijke bevolkingen te hebben kunnen houden. De industriegemeenten, als Ieper, Gent en Luik, schijnen voortdurend aan een nijpend tekort aan vis te hebben geleden. Zo zien we reeds hoe op het einde van de XII<sup>e</sup> eeuw in deze steden maatregelen dienden te worden getroffen om de gevolgen van dit tekort, voornamelijk om het hamsteren van grote hoeveelheden haring tegen de gaan en een rechtvaardige distributie van de vis onder de stadsbevolking te verzekeren. In verschillende stedelijke keuren, die toen werden toegekend, vinden we daarvan een weerklank. In 1191 werd te Gent, krachtens een bijzondere bepaling van de keure, welke die stad, bij de dood van Filips van de Elzas, van Mathilde van Portugal, de weduwe van de graaf, afgedwongen had, ingegaan tegen de misbruiken, namelijk tegen de onwettige heffing in natura, waaraan de « preco » of grafelijke gerechtsdienaars, zich bij het toezicht over de viswagens op de Gentse vismarkt schuldig maakte. Het is mogelijk, dat ook de haring, die in die tijd op de vismarkt te Luik te koop aangeboden werd, uit Brugge kwam. Ook te Luik diende de prinsbisschop omstreeks 1200 maatregelen tegen het opslaan door de kooplieden van te grote hoeveelheden vis te nemen. De handelaars mochten er slechts een voorraad van één last haring in hun kelder bergen, terwijl de geestelijken en de

# ATELIERS à votre service!

**DUNKERQUE**  
Ateliers de réparations

**OSTENDE**  
constructions navales  
jusqu'à 3.000 T.D.W.

**ANVERS**  
Ateliers de Réparations

BRUXELLES

**BELGIQUE**

**FRANCE**

**LE HAVRE**  
Ateliers de réparations

PARIS

**ATELIERS de RÉPARATIONS et CHANTIERS**  
**BÉLIARD, CRIGHTON & C<sup>o</sup>, S.A**  
**ANVERS**



Studio S.A.B.E.D.

burgers van de stad bij de aankoop van vis prioriteit moesten genieten.

Het Zwin, de prachtige haven waaraan het oude Brugge gelegen was, verzandde evenwel langzaam, maar zeker. De zeeboezem trok zich geleidelijk terug, zodat ook de rede zich meer zeewaarts verplaatste. Dit verklaart dan ook het ontstaan in de loop van de XIII<sup>e</sup> eeuw van de verschillende voorhavens van Brugge. De eerste onder deze voorhavens was Damme, dat gans de middeleeuwen door de voornaamste aanvoerhaven van verse en gezouten haring van gans het vasteland zou blijven. Damme ontstond aan de samenvloeiing van de Reie en het Zwin. Aldaar werd op een zeker ogenblik, onder de druk van de verzanding van de Reie, die Brugge met het Zwin en de zee verbond, door de Bruggelingen een dijk en een sluis gebouwd. Van dat ogenblik af diende de verscheping van de koopwaren en de heffing van de grafelijke tolln nabij de sluis, toenmaals «dam» genoemd, plaats te grijpen, wat te slotte aanleiding gaf tot het ontstaan van de havenstad van die naam. De agglomeratie zelf werd in 1180 door graaf Filips van de Elzas in het genot van haar gemeentelijke voorrechten gesteld. Tegelijkertijd ontvingen haar burgers van de graaf het voorrecht van volledige tol vrijdom gans Vlaanderen door en van vrijstelling van betaling van het hanzerecht aan de Vlaamse hanzeverenigingen in het buitenland. Welke vissoorten te Damme aangevoerd werden, leren we uit het toltarief, dat in 1252 ten behoeve van de vreemde kooplieden geformuleerd werd, maar dat van veel vroeger dagtekent. Dit tarief somt in zijn taksatie ongeveer dezelfde vissoorten op als degene, die we reeds uit het Nieuwpoorts tarief van 1163/64 kennen, namelijk haring, belast per duizendtal, kabeljauw, schelvis en pladijs, belast per honderdtal. Het bevat ook de taksatie op de riviervis als barbeel, harder, prik en elft, belast per honderdtal en op de vis ingevoerd uit het buitenland, als stokvis of gedroogde kabeljauw uit Noorwegen, belast per honderdtal, en walvisvlees, getakseerd per stuk of per vat. Ten slotte takseert het ook de uit Engeland ingevoerde steur per eenheid en zalm per honderdtal. Van gezouten vis is er in dit Dams toltarief nog geen spraak, wat niet wil zeggen dat dergelijke verduurzaamde waar uit de vreemde nog niet ingevoerd werd. De tekst zegt eenvoudig niets over de aard van de getakseerde vis. Deze kan dus zowel vers, als gezouten of gerookt geweest zijn. Grote hoeveelheden vis werden in de XIII<sup>e</sup> eeuw ook aangevoerd in de verschillende havens gelegen aan de Honte en de Braakman, meer bepaald te Boechoute en te Assenede, die volgens hun keure van 1242 elk in tijd van oorlog aan de graaf een «hercoghe» of oorlogsschip te leveren hadden, en te Biervliet, waarvan de inwoners in 1204 tijdens de vierde kruistocht aan de belegering van Konstantinopel deelnamen. Biervliet was kort na Damme, in 1183, door graaf Filips van de Elzas in het genot van tol vrijdom gans Vlaanderen door gesteld geworden. Kleinere havens aan de Honte en nabij het Zwin waren nog IJzendijke en Aardenburg. Al deze havens deden aan zeevisserij, maar vooral aan koopvaardij en vrachtvaart op Engeland. Zeer dikwijls

werden de schepen van hun ingezetenen in Engeland door de Engelse koning gecharterd. Uit deze haventjes vertrokken ook de grafelijke smaldelen, die aan de kruistochten naar het verre Palestina deelnamen, o.a. onder de regering van Gwijde van Dampierre in 1270, toenmaals naar Tunis.

De uitbreiding van de handelsscheepvaart en van de zeevisserij, gepaard gaande met de verdere verzanding van het Zwin, leidde in de loop van de XIII<sup>e</sup> eeuw tot het ontstaan van een reeks nieuwe voorhavens stroomafwaarts van Damme. Het waren Muide (1242), Monnikenrede (+ of — 1250), Hoeke (+ of — 1270) en Sluis (vóór 1290). Terzelfder tijd zien we aan de kust verschillende kleine vissersdorpjes tot gemeenten uitgroeien, namelijk Oostende nabij de monding van de Testerepe, een oude vertakking van de IJzer, die vroeger tot Brugge doorliep, en Blankenberge aan het «Scharphout». Beide nieuwe vissersgemeenten kunnen tot de Zwinhavens gerekend worden. Haar zeelieden brachten inderdaad de gevangen vis meestal naar het Zwin. Beide plaatsen zouden overigens geleidelijk de kleine havens van Honte en Zwin in zake visaanvoer voorbijstreven. Vooralsnog was het evenwel Sluis welke in de plaats van Damme kwam.

De visaanvoer in het Zwin blijkt in de eerste helft van de XIV<sup>e</sup> eeuw de weerslag van de politieke en sociale moeilijkheden, waarmede de Vlamingen toen te kampen hadden, te hebben ondervonden. De bezetting van Brugge door de Franse troepen van Filips de Schone in 1297 had als gevolg, dat die stad gedurende verschillende jaren van haar voorhavens afgesneden en waarschijnlijk ook grotendeels van alle aanvoer van zeevis verstoken bleef. Wat dit te betekenen hadt, blijkt uit een statistiek, die we voor het jaar 1302 bewaard hebben. Dat jaar ging Brugge, na de beruchte Brugse Metten, over tot de heffing van buitengewone belastingen op de visaanvoer. Zo zien we, dat in 1302, tijdens het haringseizoen een grotere aanvoer van verse haring genoteerd werd te Sluis, dan te Blankenberge, Oostende en Duinkerke samen, namelijk 964 last (ieder last tellende 10.000 stuks) tegenover slechts 420 last. In 1303 haastten de Brugse makelaars zich dan ook al hun oude vrijheden in zake de haringhandel door Jan en Gwijde, zonen van de graaf te laten bekrachtigen. Dit was des te meer noodzakelijk, daar op dat ogenblik reeds ook zeer veel vreemde vis, meer bepaald stokvis uit Denemarken en kaakharing uit Schonen, door de kooplieden van de Duitse Hanze langs Aardenburg en Damme te Brugge werden ingevoerd. Hoe talrijk ook de degenen waren, die aan de jaarlijkse haringkampagne van de Zwinhavens deelnamen, toch volstond de aanvoer alsdan niet voor de ontzaglijke behoeften aan vis tijdens de vastentijd. Het haringseizoen greep inderdaad plaats tijdens de zomer en de herfst, de vastentijd begon eerst in de lente. Het bekort aan verduurzaamde spijs werd groter en groter en hierin kon alleen de invoer uit de vreemde voorzien. In 1324 werd dan ook door de graaf Lodewijk van Nevers, ter gelegenheid van de instelling van de Zwinstapel, gans het stelsel



van tolheffing en verstopeling in het Zwin gereorganiseerd. Voor de kaakharing (uit Schonen, Dene-marken) werd te Damme een afzonderlijke stapel opgericht, voor de gedroogde vis, waaronder stokvis, een kleinere stapel te Monnikerede. Voortaan moesten bijna al de koopwaren, waar ze in het Zwin ook ontscheept werden, eerst te Brugge te koop aangeboden worden. Slechts voor de verduurzaamde vis werd uitzondering gemaakt. De vissers, die eigen vis uit de Noordzee aanvoerden, bleven echter vrij. Een derde van deze verse vis moest nochtans door de kooplieden, die zulke waar kochten, te Brugge te koop gesteld worden. Zo werd Damme de voornaamste aanvoerhaven van het vasteland voor alle mogelijke soorten verse en ingemaakte vis.

De uitbreiding van de vishandel werkte ook de opkomst van Oostende en Blankenberge in de hand. Zo zien we hoe de zeelieden van deze laatste gemeente de gewoonte hadden elk jaar bij het einde van het visseizoen aan het magistraat van de stad Brugge een meerswijn aan te bieden. De vissers van Oostende en Blankenberge, evenals die van Sluis en Muide en die van Biervliet en Hughevliet, gingen voortaan op verre visserij in de Noordzee in de wateren vóór Great Yarmouth en volgden hierbij de lieden van Nieuwpoort en Duinkerke na. Men vindt ze samen met deze Vlaamse vissers in de verschillende kleine en grote havens van de oostkust van Engeland, als Scarborough, Whitby, Yarmouth, Kirkeley en Sandwich. Vóór het begin van de Honderdjarige oorlog vinden we ze ook sporadisch te Kales.

Alhoewel de Honderdjarige oorlog voor de Zwinhaven in 1340 met een overwinning, namelijk de zeeslag

bij Sluis, gewonnen door koning Edward III van Engeland, begon, toch werkte hij de aanvoer van de vreemde, meer bepaalde van de door de Duitse hanzekooplieden geïmporteerde vis in de hand. Onder de regering van Lodewijk van Male, in de tweede helft van de XIV<sup>e</sup> eeuw, zien we nochtans te Damme, tijdens de « harinctijt », nog steeds een grote bedrijvigheid, zo zelfs dat te Muide voor het eigen haringbedrijf een bijzonder statuut werd opgesteld. Dit verbod aan de stuurlui zelf de haring te « loven ». Meer en meer poogde men bovendien verduurzaamde producten op de markt te brengen, waaronder vooral gerookte en gedroogde haring. Tot de productie van kaakharing bracht men het evenwel nog niet. Het monopolie van de Duitse Hanze was op dit gebied te stevig. Eerst met de moeilijkheden, die op het einde van de regering van Lodewijk van Male tussen de graaf en de gemeenten en ook tussen de vorst en de hanzekooplieden uitbraken, bood zich een gelegenheid aan om een eigen industrie van kaakharing op te bouwen. De man, die hierin de eerste rol zou spelen, was volgens de legende een eenvoudige visser uit Hughevliet, namelijk Willem Beukel, een zeeman, die aanvankelijk slechts als kaper in dienst van Filips de Stoute, van zich deed spreken. Hij was het nochtans, die, door navolging van de Deense industrie, in de Zwinhavens een nieuwe bron van welvaart zou vestigen en de invoer van vreemde kaakharing zou uitschakelen. Meteen brak dan de periode van de grote visserij voor het graafschap Vlaanderen aan.

Roger DEGRYSE.

---

## IL ÉTAIT UN PETIT NAVIRE ...

Met de steun van de Belgische Zeevaartbond hebben leerlingen van een aantal middelbare scholen Belgische schepen aangenomen. Met de bemanning hiervan wordt een geregelde briefwisseling gevoerd. Ook hebben sommigen van deze jongeren verkleinde modellen gebouwd van de schepen, die door hen werden aangenomen.

In Nederland, Groot-Brittannië, Noorwegen en andere Skandinavische landen bestaan gelijkaardige verenigingen, waarvan het ledental soms verschillende tienduizenden belooft. Aldus worden de scholieren niet alleen vrienden van de scheepsbemanning maar worden zij dank zij de gevoerde briefwisseling beter vertrouwd met de aardrijkskunde.

Onderstaand artikel handelt in dit verband over het scheepstijdschrift, dat de leerlingen, — jongens en meisjes, — van de Schippersschool Sint-Jacques, te Namen, bijhouden.

Sous les auspices de la L.M.B., des élèves de diverses institutions d'enseignements moyen ont adopté, en Belgique, des navires nationaux. En cela ils ont imité des associations qui, en Grande Bretagne, en Hollande et dans les pays nordiques, groupent écoliers et navigateurs !

Comme elle est vivante, la leçon de géographie lorsqu'elle vous est donnée sous la forme d'une lettre timbrée des Açores ou de la Guadeloupe, et rédigée par quelque capitaine au long cours, sorti tout droit d'une « Ile au Trésor », nous conte « Le Courrier de l'Unesco ».

Si vous étiez heureux écolier norvégien, hollandais, irlandais, vous pourriez, en entrant dans l'« Association de Navires Marchands », devenir le parrain d'un baleinier, d'un poseur de câbles ou d'une station météorologique flottante, ou de n'importe quel navire de haute mer. Des milliers de « parents adoptifs », dont l'âge varie entre six et quinze ans, sont ainsi en relations épistolaires avec leurs « filleuls », marins et officiers, qui, petit à petit, deviennent pour eux des amis.

Les lettres des « filleuls » sont lues en classe. « Nous sommes arrivés en vue des Açores juste avant la tombée de la nuit... » écrit le capitaine Spearman, patron du pétrolier « Nicania », qui poursuit en décrivant les cultures, les villages et le climat.

« Je vais vous parler de l'une de nos escales » conte un membre de l'équipage du cargo « Lutterkerk » à des écoliers hollandais, « Ashar qui, selon la légende,